EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2025.6.4.
COM(2025) 305 final

2025/0160 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) Műszaki Szakértői Bizottságának 17. ülésén a „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerre (LOC & PAS egységes műszaki előírás), a vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségére (PRM egységes műszaki előírás), a járműjelölésre (Marking egységes műszaki előírás), az „infrastruktúra” alrendszerre (INF egységes műszaki előírás), a „fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” alrendszerre (TAF egységes műszaki előírás) alkalmazandó egységes műszaki előírások felülvizsgálata, valamint az APTU és ATMF egységes szabályainak végrehajtásáról és alkalmazásáról szóló kézikönyv módosítása tekintetében képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

A Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) Műszaki Szakértői Bizottságának (CTE) 17. ülésére 2025. június 17–18-án kerül sor Bernben. Az ülés napirendjén a következők elfogadására irányuló javaslatok szerepelnek:

– a „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerre alkalmazandó egységes műszaki előírás (LOC & PAS egységes műszaki előírás) felülvizsgálata,

– a vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi akadálymentes hozzáférhetőségére vonatkozó egységes műszaki előírás (PRM egységes műszaki előírás) felülvizsgálata,

– a járműjelölésre vonatkozó (Marking) egységes műszaki előírás felülvizsgálata,

– az „infrastruktúra” alrendszerre alkalmazandó egységes műszaki előírás (INF egységes műszaki előírás) felülvizsgálata,

– a „fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” alrendszerre vonatkozó egységes műszaki előírás (TAF egységes műszaki előírás) I. függelékének (műszaki dokumentációk hivatkozásai) módosítása,

– az APTU és ATMF egységes szabályainak végrehajtásáról és alkalmazásáról szóló kézikönyv aktualizálása.

Az ülés napirendje és az elfogadandó javaslatokhoz kapcsolódó dokumentumok elérhetők az OTIF honlapján: https://otif.org/en/?page_id=1025.

Az OTIF a nemzetközi vasúti szállítást érintő egységes jogi kereteket dolgoz ki három fő tevékenységi területen: műszaki átjárhatóság, veszélyes áruk és vasúti szerződési jog.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF)

Az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (a továbbiakban: COTIF) olyan nemzetközi megállapodás, amelynek mind az Unió, mind 25 uniós tagállam[1] a szerződő fele.

2011. június 16-án a Tanács elfogadta az Európai Uniónak az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i nemzetközi vasúti fuvarozási egyezményhez (COTIF) való csatlakozásáról szóló, az Európai Unió és az OTIF közötti megállapodás aláírásáról és megkötéséről szóló 2013/103/EU tanácsi határozatot (a továbbiakban: EU-COTIF csatlakozási megállapodás)[2].

A megállapodás 2011. július 1-jén lépett hatályba.

---

[1] Csak Ciprus és Málta nem szerződő fél.

[2] A Tanács 2013/103/EU határozata (2011. június 16.) az Európai Uniónak az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i nemzetközi vasúti fuvarozási egyezményhez (COTIF) való csatlakozásáról szóló, az Európai Unió és a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet közötti megállapodás aláírásáról és megkötéséről (HL L 51., 2013.2.23., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj).

A COTIF 2. cikkének (1) bekezdése értelmében az OTIF célja a nemzetközi vasúti fuvarozás előmozdítása, fejlesztése és megkönnyítése minden szempontból, különösen egységes jogrendszer kialakítása révén a nemzetközi vasúti fuvarozással összefüggő egyes jogterületeken. A COTIF emellett szabályozza az OTIF működését, illetve meghatározza célkitűzéseit, hatáskörét, a szerződő államokkal fennálló kapcsolatát, valamint általában véve a tevékenységeit.

A COTIF tehát különféle jogi és műszaki jellegű vasúti ügyekkel kapcsolatos vasúti jogszabályokat tartalmaz, amelyek két részre oszthatók: az egyik maga az egyezmény, amely az OTIF működését szabályozza, a másik pedig a nyolc függelék, amely egységes vasúti jogszabályokat határoz meg:

– A. függelék: Nemzetközi vasúti személyszállítási szerződés **(CIV**)

– B. függelék: Nemzetközi vasúti árufuvarozási szerződés (**CIM)**

– C. függelék: Veszélyes áruk nemzetközi vasúti fuvarozása **(RID**)

– D. függelék: Nemzetközi vasúti forgalomban engedélyezett járművekre vonatkozó szerződések (**CUV)**

– E. függelék: A nemzetközi vasúti forgalomban használt infrastruktúrára vonatkozó szerződés (**CUI)**

– F. függelék: Egységes szabályok a nemzetközi forgalomban használni tervezett vasúti berendezésekre vonatkozó műszaki szabványok érvényesítésére és egységes műszaki előírások elfogadására **(APTU egységes szabályok)**

– G. függelék: Egységes szabályok a nemzetközi forgalomban használt vasúti berendezések műszaki engedélyezésére **(ATMF egységes szabályok)**

– H. függelék: Egységes szabályok a nemzetközi forgalomban használt vonatok biztonságos üzemeltetésére (**EST egységes szabályok**)

A COTIF F. és G. függeléke alapján 18 egységes műszaki előírás foglalkozik a műszaki átjárhatósággal. A nemzetközi forgalomban való engedélyezés tekintetében a COTIF keretében hozott egységes műszaki előírások ugyanazt a célt szolgálják, mint az uniós átjárhatósági műszaki előírások (ÁME-k) az (EU) 2016/797 irányelv[3] II. fejezetében meghatározottak szerint.

A COTIF 50 részes állama közül 43 – beleértve a már említett 25 uniós tagállamot – alkalmazza az F. és a G. függeléket.

A COTIF H. függeléke alapján 4 melléklet foglalkozik a közös biztonsági módszerekkel. A nemzetközi forgalomban való engedélyezés tekintetében a COTIF keretében hozott EST egységes szabályok mellékletei ugyanazt a célt szolgálják, mint az uniós közös biztonsági módszerek (KBM-ek) az (EU) 2016/798 irányelv[4] II. fejezetében meghatározottak szerint.

A H. függelék hatálybalépése még az OTIF-tagállamok kétharmadának jóváhagyására vár.

[3] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/797 irányelve (2016. május 11.) a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról (átdolgozás) (HL L 138., 2016.5.26., 44. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

[4] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/798 irányelve (2016. május 11.) a vasútbiztonságról (átdolgozás) (HL L 138., 2016.5.26., 102. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj).

2.2. Az OTIF Műszaki Szakértői Bizottsága (CTE)

A Műszaki Szakértői Bizottság (CTE) a COTIF 13. cikke (1) bekezdésének f) pontja alapján jött létre. Tagságát a COTIF F. és G. függelékét (APTU és ATMF) alkalmazó OTIF-tagállamok adják.

A CTE hatáskörébe tartoznak a vasúti vonatkozású átjárhatósági és műszaki harmonizációs ügyek, valamint a műszaki jóváhagyási eljárások. Ez a bizottság gondozza az APTU és az ATMF függeléket és a bennük foglalt, a nemzetközi vasúti forgalomban történő felhasználásra szánt vasúti vagy villamosvasúti pályaépítő anyagokra vonatkozó egységes szabályokat, különösen az alábbiak tekintetében:

– járművekre és infrastruktúrára vonatkozó műszaki előírások elfogadása és szabványok ellenőrzése,
– a járművek megfelelőségének értékelésével kapcsolatos eljárások,
– a járművek karbantartásával kapcsolatos rendelkezések,
– a vonatok összeállításával és a járművek biztonságos használatával kapcsolatos feladatok,
– kockázatelemzéssel és -értékeléssel kapcsolatos rendelkezések,
– nyilvántartásokra vonatkozó előírások.

A CTE jelenleg egy állandó munkacsoporttal (WG TECH) rendelkezik, amelynek feladata a bizottság határozatainak előkészítése.

A COTIF 20. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében, illetve az F. függelék (APTU) 6. cikkének megfelelően a CTE feladata az egységes műszaki előírások elfogadása vagy módosítása.

A G. függelék (ATMF) 21. cikkének (4) bekezdésével összhangban a CTE hatáskörrel rendelkezik a nemzetközi forgalomban használt vasúti anyagok műszaki engedélyezésére vonatkozó módszerek és gyakorlatok ajánlására.

2.3. Jogi aktusok CTE általi elfogadása

Az APTU 6. cikkének megfelelően a CTE a COTIF 16. és 20. cikkében, illetve 33. cikkének (6) bekezdésében meghatározott eljárással összhangban dönt arról, hogy elfogadja-e az adott egységes műszaki előírást vagy az azt módosító rendelkezést. Ezek a határozatok az Egyezmény 35. cikke (3) és (4) bekezdése szerint lépnek hatályba.

2.4. A CTE által a 2025. június 17–18-i ülésen elfogadandó tervezett jogi aktusok

2.4.1. A „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerre alkalmazandó egységes műszaki előírás (LOC & PAS egységes műszaki előírás) felülvizsgálata

A LOC & PAS egységes műszaki előírás funkcionális és műszaki követelményeket állapít meg a mozdonyoknak és személyszállító járműveknek a COTIF szerződő államai területén zajló nemzetközi forgalomba való befogadására vonatkozóan, az ATMF egységes szabályokkal összhangban. Kiterjed a műszaki tervezési és gyártási követelményekre, valamint a hitelesítési eljárásokra.

A LOC & PAS egységes műszaki előírás felülvizsgálatára irányuló javaslat célja, hogy azt összehangolja az Európai Unióban zajló jogi fejleményekkel, valamint hogy naprakésszé

tegye a különleges eseteket és az egyedi végrehajtási szabályokat. A javaslat továbbá egyértelművé teszi a LOC & PAS egységes műszaki előírás hatályát, valamint annak a szabad közlekedésre alkalmas járművekre és a cserélhető járművekre való alkalmazását.

A javasolt módosítások a következők:

– az egységes műszaki előírás hatályára és alkalmazására vonatkozó pontosítások,

– az uniós jogszabályokra és szabványokra való hivatkozások aktualizálása,

– a „jármű” alrendszer és az ellenőrző-irányító és jelző alrendszer fedélzeti része közötti, járművön belüli interfészekre vonatkozó új rendelkezések,

– a fedélzeti higiéniai létesítmények által vagy azokon keresztül kibocsátott vízre vonatkozó módosított rendelkezések,

– az álló helyzetben az áramszedőkön átáramló legnagyobb áramerősségre vonatkozó módosított rendelkezések,

– a kisiklásérzékelő és -megelőző funkciókra vonatkozó új rendelkezések,

– a vonat felvevőberendezésére vonatkozó módosított rendelkezések,

– a járművekkel együtt benyújtandó dokumentációra vonatkozó további követelmények,

– az utasszállító kocsik bizonyos típusaira, azaz a cserélhető járművekre alkalmazandó, széles alkalmazási területen való használatra vonatkozó további rendelkezések,

– a végrehajtási szabályok aktualizálása, különösen az érvényességi határidők törlésével (A. és B. szakasz) az egységes műszaki előírás korábbi változatainak megfelelő járművek és járműtípusok tekintetében,

– a nem uniós szerződő államokra vonatkozó különleges esetek és különös végrehajtási szabályok aktualizálása,

– szerkesztési módosítások az egységes műszaki előírásnak a legújabb gyakorlattal való összehangolása érdekében.

2.4.2. A vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi akadálymentes hozzáférhetőségére vonatkozó egységes műszaki előírás (PRM egységes műszaki előírás) felülvizsgálata

A PRM egységes műszaki előírás harmonizált akadálymentességi követelményeket állapít meg az ATMF egységes szabályok hatálya alá tartozó, nemzetközi forgalomban használt személygépjárművekre vonatkozóan.

A PRM egységes műszaki előírás felülvizsgálatára irányuló javaslat célja, hogy azt összehangolja az Európai Unióban zajló jogi fejleményekkel. A javaslat továbbá egyértelművé teszi a PRM egységes műszaki előírás hatályát a járművek és más alrendszerek tekintetében. A PRM egységes műszaki előírás alkalmazása általában kötelező az ATMF egységes szabályoknak megfelelően nemzetközi forgalomban részt vevő új személyszállító járművek esetében. A PRM egységes műszaki előírás az infrastruktúra, az üzemeltetési és a telematikai alrendszerek opcionális paramétereit is ismerteti.

A javasolt módosítások a következők:

– az egységes műszaki előírás hatályára és alkalmazására vonatkozó pontosítások,

– az uniós jogszabályokra és szabványokra való hivatkozások aktualizálása,

– az utasok ajtónyitásával és -zárásával kapcsolatos hangjelzésekre vonatkozó módosított rendelkezések,

– a vonatok belsejében és a vonatok külső részén található dinamikus útvonal-információkra vonatkozó módosított és kiegészítő rendelkezések,

– a végrehajtási szabályok aktualizálása a LOC & PAS egységes műszaki előírás végrehajtási szabályaival összhangban,

– szerkesztési módosítások az egységes műszaki előírásnak a legújabb gyakorlattal való összehangolása érdekében.

2.4.3. A járműjelölésre vonatkozó (Marking) egységes műszaki előírás felülvizsgálata

A járműjelölésről szóló (Marking) egységes műszaki előírás meghatározza a COTIF szerződő államaiban használt járművekre vonatkozó, a járműszámuk és az ahhoz kapcsolódó, a karosszériájukon elhelyezett betűrend szerinti jelölések tekintetében alkalmazandó követelményeket.

A járműjelölésre vonatkozó (Marking) egységes műszaki előírás felülvizsgálatára irányuló javaslat célja az uniós rendelkezésekre való hivatkozások aktualizálása. Ezenkívül a szabályok megértésének megkönnyítése érdekében további információkat kell megadni a teherkocsik európai járműszáma (EJSZ) jelentésének tisztázása érdekében. A szöveg nyelvi javításokat és szerkesztési változtatásokat is tartalmaz.

2.4.4. Az „infrastruktúra” alrendszerre alkalmazandó egységes műszaki előírás (INF egységes műszaki előírás) felülvizsgálata

Az INF egységes műszaki előírás meghatározza a vasúti infrastruktúra azon paramétereit, amelyek az ATMF egységes szabályok hatálya alá tartozó, nemzetközi forgalomban használt járművekkel való kompatibilitás szempontjából relevánsak, valamint az e paraméterek ellenőrzésére szolgáló konkrét módszereket.

Az INF egységes műszaki előírás felülvizsgálatára irányuló javaslat célja, hogy azt összehangolja az Európai Unióban zajló jogi fejleményekkel, valamint hogy naprakésszé tegye a különleges eseteket és az egyedi végrehajtási szabályokat.

A javasolt módosítások a következők:

– az egységes műszaki előírás hatályára és opcionális alkalmazására vonatkozó pontosítások,

– az uniós jogszabályokra és szabványokra való hivatkozások aktualizálása,

– a kombinált szállítással kapcsolatos új rendelkezések,

– a vonalkategóriákra vonatkozó aktualizált rendelkezések,

– a legalább 200 km/h üzemi sebességű alagutak legnagyobb nyomásváltozására vonatkozó új rendelkezések,

– az egységes műszaki előírásnak a meglévő infrastruktúrára való önkéntes alkalmazására vonatkozó módosított rendelkezések,

– a nem uniós szerződő államokra vonatkozó különleges esetek és különös végrehajtási szabályok aktualizálása,

– szerkesztési módosítások az egységes műszaki előírásnak a legújabb gyakorlattal való összehangolása érdekében.

2.4.5. A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira (TAF) vonatkozó egységes műszaki előírás módosítása

A TAF egységes műszaki előírás meghatározza a vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők közötti kommunikációs folyamatra, a vonatok és a kocsik mozgásának nyomon követésére szánt adatbázisokra, illetve a fuvaroztatóknak nyújtandó tájékoztatásra vonatkozó követelményeket.

E javaslat célja, hogy összehangolja a fuvarozási telematikai alkalmazásokra vonatkozó (TAF) egységes műszaki előírás I. függelékében felsorolt, TAF ÁME-re vonatkozó ERA műszaki dokumentációk hivatkozásait.

A TAF egységes műszaki előírás I. függelékében említett műszaki dokumentációkat módosítani kell a hibák kijavítása, a visszajelzések figyelembevétele, a technikai fejlődés követése és az ERA-nak az „ERA-TD-105” számú műszaki dokumentációjában meghatározott előírásokkal való egyenértékűség fenntartása érdekében: TAF TSI — Annex D.2: Appendix F — TAF TSI Data and Message Model.

2.4.6. Az APTU és ATMF egységes szabályok végrehajtásáról és alkalmazásáról szóló kézikönyv aktualizálása

A kézikönyv felvázolja a COTIF F. függelékének (APTU egységes szabályok) és a COTIF G. függelékének (ATMF egységes szabályok) végrehajtására és alkalmazására vonatkozó követelményeket a nemzetközi vasúti szállítás tekintetében, valamint ismerteti a végrehajtással és alkalmazással kapcsolatos különböző szerepeket és felelősségi köröket. Célja, hogy gyakorlati referenciaként szolgáljon az OTIF-tagok és a COTIF-hoz való csatlakozás iránt érdeklődő államok, különösen a vasúti ágazatuk hatóságai, szervezetei és szereplői számára.

A COTIF értelmében a kézikönyv jogilag nem kötelező, de joghatásokat válthat ki. A COTIF által létrehozott OTIF Műszaki Szakértői Bizottság fogadja el, amely hatáskörrel rendelkezik a kézikönyv és módosításai, azaz az ATMF egységes szabályok 21. cikkének (4) bekezdése szerinti ajánlások elfogadására. A kézikönyv (és így annak tervezett módosítása) tájékoztatást nyújtana arról, hogy az EU-nak hogyan kell végrehajtania a COTIF szerinti kötelezettségeit.

A COTIF szerződő államai tapasztalatainak figyelembevétele érdekében naprakésszé kell tenni az APTU és az ATMF egységes szabályainak végrehajtására és alkalmazására vonatkozó kézikönyvet.

3.1. Uniós hatáskör és szavazati jog

Az Európai Unió és a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet között létrejött, az Európai Unió COTIF-egyezményhez való csatlakozásáról szóló, a 2011. június 16-i tanácsi határozattal jóváhagyott megállapodás 6. cikke az alábbiakat mondja ki:

„*1. Az Unió kizárólagos hatáskörébe tartozó ügyekre vonatkozó döntések során az Unió tagállamainak az Egyezmény szerinti szavazati jogát az Unió gyakorolja.*

2. Az Unió és tagállamai megosztott hatáskörébe tartozó ügyekre vonatkozó döntések esetén vagy az Unió, vagy annak tagállamai szavaznak.

3. Az Egyezmény 26. cikkének (7) bekezdésére is figyelemmel, az Unió az Egyezmény feleinek is minősülő tagállamaival egyenlő számú szavazattal rendelkezik. Amennyiben az Unió él szavazati jogával, tagállamai nem szavazhatnak.”

Az EUMSZ 3. cikkének (2) bekezdése értelmében az Unió kizárólagos hatáskörrel rendelkezik a COTIF keretében teendő nemzetközi kötelezettségvállalások tekintetében, beleértve az annak alapján elfogadott jogi eszközöket is, amennyiben az ilyen kötelezettségvállalások a meglévő uniós szabályokat érinthetik vagy hatályukat megváltoztathatják.

A javasolt határozatok célja:

– a LOC & PAS egységes műszaki előírás, a PRM egységes műszaki előírás, az INF egységes műszaki előírás és a járműjelölésre vonatkozó (Marking) egységes műszaki előírás összehangolása az (EU) 2023/1694 bizottsági végrehajtási rendelettel[5] (a továbbiakban: a 2023. évi ÁME-csomag),

– a fuvarozási telematikai alkalmazásokra vonatkozó (TAF) egységes műszaki előírás I. függelékében felsorolt, TAF ÁME-re vonatkozó ERA műszaki dokumentációk hivatkozásainak összehangolása.

Ezek a határozatok a vasúti közlekedési szolgáltatások területére vonatkoznak. A vasúti közlekedési szolgáltatások területe nagyrészt uniós szabályok hatálya alá tartozik, ezért fennáll annak a kockázata, hogy e határozatok elfogadása érinti vagy megváltoztatja azokat. Ezért az említett határozatok elfogadása tekintetében az Unió képviseletében a Bizottság fogja gyakorolni a szavazati jogot.

3.2. Javasolt következtetések

A 2.4.1–2.4.6. pontban részletezett okok miatt az Uniónak az alábbi 3.2.1–3.2.6. pontban javasoltak szerint kell szavaznia.

3.2.1. A „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerre alkalmazandó egységes műszaki előírás (LOC & PAS egységes műszaki előírás) felülvizsgálata

Az Európai Uniónak a LOC& PAS egységes műszaki előírásról szóló TECH-25003. sz dokumentum felülvizsgálata mellett kell szavaznia, az alább felsorolt módosításokra is figyelemmel. Amennyiben ezeket a módosításokat nem vezetik be, az Európai Uniónak a LOC & PAS egységes műszaki előírás javasolt felülvizsgálata ellen kell szavaznia.

a) a melléklet 1. szakaszának (Introduction) második albekezdésében az „infrastructure” szó helyébe a „network(s)” kifejezés lép annak tükrözése érdekében, hogy a műszaki kompatibilitás nem korlátozódik az infrastruktúrára, hanem az energetikai és pálya menti jelzésekre is kiterjed;

b) a melléklet 2.1. pontjának (The rolling stock subsystem as part of the rail system) negyedik albekezdésében az „UTP WAG” szövegrészt el kell hagyni, mivel ez az egységes műszaki előírás csak a „mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerre vonatkozik, amely nem tartozik a WAG egységes műszaki előírás hatálya alá;

[5] A Bizottság (EU) 2023/1694 végrehajtási rendelete (2023. augusztus 10.) a 321/2013/EU, az 1299/2014/EU, az 1300/2014/EU, az 1301/2014/EU, az 1302/2014/EU és az 1304/2014/EU bizottsági rendelet, valamint az (EU) 2019/777 végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 222., 2023.9.8., 88. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

c) a 2.2.1. pont (Train formation) (1) bekezdésében az „OTIF technical admission” kifejezés helyébe az „UTP verification procedure” kifejezés lép a 0.1. pont (4) bekezdésével való összhang érdekében;

d) a 3.2.1. pontot (General requirements, requirements related to maintenance and operation) és a 3.2.2. pontot (Requirements specific to other subsystem) törölni kell a 2023. évi ÁME-csomaggal való összhang érdekében.

e) a 4.2.3.4.2. pontban (Running dynamic behaviour) a d) bekezdés címe helyébe az „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signaling subsystem” szöveg lép a 2023. évi ÁME-csomaggal való teljes összhang érdekében;

f) a 4.2.3.4.2. pont (Running dynamic behaviour) (8) bekezdésében, a 4.2.4.3. pont (Type of brake system) (3) és (4) bekezdésében, a 4.2.4.4.1. pont (Emergency braking command) (3) bekezdésében, a 4.2.4.4.2. pont (Service braking command) (5) bekezdésében, a 4.2.4.4.4. pont (Dynamic braking command) (4) bekezdésében és a 4.2.4.8.2. pont (Magnetic track brake) (6) bekezdésében, a 4.2.4.8.3. pont (Eddy current track brake) (9) bekezdésében, a 4.2.5.5.6. pont (Door opening) (2) bekezdésében, a 4.2.8.1.2. pont (Requirements on performance) (8) bekezdésében, a 4.2.8.2.4. pont (Maximum power and current from the overhead contact line) (4) bekezdésében, a 4.2.8.2.9.8. pont (Running through phase or system separation sections

g) [RST level]) (5) bekezdésének második albekezdésében, a 4.2.9.1.6. pont (Driver’s desk ergonomics) (5) és (6) bekezdésében, a 4.2.9.3.6. pont (Radio Remote control function by staff for shunting operation) (4) bekezdésében, a 4.2.9.3.8.1. pontban (Sleeping mode), a 4.2.9.3.8.2. pontban (Passive shunting), a 4.2.9.3.8.3. pontban (Non leading), a 4.2.9.3.9. pontban (Traction status) és a 4.2.10.4.2. pont (Smoke Control) (5) bekezdésében, a 4.2.13. pontban (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):

   – a „signalling system” helyébe a „control-command and signalling subsystem” lép,

   – a „See point 4.3.4” szövegrészt törölni kell, tekintettel arra, hogy ez a hivatkozás nem kapcsolódik a 4.2.3.4.2. pont tartalmához;

h) a 4.2.4.6.1. pontban (Limit of wheel rail adhesion profile) a „Note to points (1) – (4)” szövegrészt el kell hagyni, mivel a vonatkozó szöveg nem megjegyzés, hanem követelmény;

i) a 4.2.4.7. pontban (Dynamic brake – Braking system linked to traction system) a harmadik bekezdés helyébe a következő szöveg lép: „For electric units, in case the presence on-board the unit of the voltage delivered by the external power supply is a condition for the dynamic brake application, the safety analysis shall cover failures leading to absence on-board the unit of that voltage.”, a 2023. évi ÁME-csomaggal való teljes összhang érdekében;

j) a 4.2.7.1.4. pontban (Lamp controls) a 3. pontban az „a flashing/blinking mode” kifejezés helyébe az „an automatic flashing/blinking mode” kifejezés lép a 2023. évi ÁME-csomag jelentésével való összhang érdekében;

k) a 4.2.9.6. pont (Recording device) (1) bekezdésében a negyedik albekezdés helyébe az „Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling

subsystem may be required to be recorded” szöveg lép a 2023. évi ÁME-csomag jelentéséhez való igazodás érdekében;

l) a 4.2.12.2. pont (General documentation) (24) bekezdésében:

– az első franciabekezdésben a „signalling equipment” helyébe a „control-command and signalling subsystem” lép,

– a második franciabekezdés helyébe „conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.).” szöveg lép;

m) a 6.2.6. pontban (Assessment of documentation requested for operation and maintenance) az (1) bekezdésben az „and assessing entity” kifejezést el kell hagyni a 2023. évi ÁME-csomag jelentéséhez való igazodás érdekében;

n) a 7.3.2. pontban az Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyságra vonatkozó valamennyi különleges esetet törölni kell, mivel azokat a LOC & PAS ÁME határozza meg.

3.2.2. A vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi akadálymentes hozzáférhetőségére vonatkozó egységes műszaki előírás (PRM egységes műszaki előírás) felülvizsgálata

Az Európai Uniónak a szavazáson támogatnia kell a PRM egységes műszaki előírásnak az OTIF által a TECH-25004. sz. CTE-munkadokumentumban javasolt felülvizsgálatát:

3.2.3. A járműjelölésre vonatkozó (Marking) egységes műszaki előírás felülvizsgálata

Az Európai Uniónak a szavazáson támogatnia kell a járműjelölésre vonatkozó (Marking) egységes műszaki előírásnak az OTIF által a TECH-25005. sz. CTE-munkadokumentumban javasolt felülvizsgálatát.

3.2.4. Az „infrastruktúra” alrendszerre alkalmazandó egységes műszaki előírás (INF egységes műszaki előírás) felülvizsgálata

Az Európai Uniónak a szavazáson támogatnia kell az INF egységes műszaki előírásnak az OTIF által a TECH-25006. sz. CTE-munkadokumentumban javasolt felülvizsgálatát:

3.2.5. A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira (TAF) vonatkozó egységes műszaki előírás módosítása

Az Európai Uniónak a szavazáson támogatnia kell a TAF egységes műszaki előírásnak az OTIF által a TECH-25007. sz. CTE-munkadokumentumban javasolt módosításait, az alábbiakban felsorolt módosítással. Amennyiben ezeket a módosításokat nem vezetik be, az Európai Uniónak a TAF egységes műszaki előírás javasolt felülvizsgálata ellen kell szavaznia.

– az I. függelékben szereplő táblázatban a 6. sort a következőképpen kell felváltani, hogy az az Ügynökség által közzétett TAF ÁME műszaki dokumentumok[6] naprakész változatára utaljon:

6	ERA-TD-105	TAF TSI - Annex D.2: Appendix F - TAF TSI Data and Message Model	3.5.1.	2024.12.15.

3.2.6. Az APTU és ATMF egységes szabályok végrehajtásáról és alkalmazásáról szóló kézikönyv aktualizálása

Az Európai Uniónak a szavazáson támogatnia kell a kézikönyvnek az OTIF által a TECH-25011. sz. CTE-munkadokumentumban javasolt módosításait, az alábbiakban felsorolt módosításokkal. Amennyiben ezeket a módosításokat nem vezetik be, az Európai Uniónak a kézikönyv javasolt aktualizálása ellen kell szavaznia.

5.3.3. pont – különleges esetek

– A meglévő rendszerrel való kompatibilitást befolyásoló műszaki korlátok miatt különleges eseteket kell alkalmazni az egységes műszaki előírás valamely követelményétől való eltérés meghatározására.

– Az egységes műszaki előírásban meghatározottaktól eltérő követelmény meghatározásához nemzeti műszaki követelményt kell alkalmazni.

– Abban az esetben, ha egy adott eset értékelésének módszere összetett és túl hosszú ahhoz, hogy az egységes műszaki előírásban le lehessen írni, az egységes műszaki előírás szerinti különleges eset ehelyett a megfelelő értékelési módszert meghatározó konkrét nemzeti műszaki követelményre is hivatkozhat.

5.4. pont – Nemzeti műszaki követelmények

– Amennyiben egy nemzeti műszaki követelmény részben vagy egészben az egységes műszaki előírásban meghatározott valamely követelmény hatálya alá kerül, azt különleges eset formájában át kell ültetni az egységes műszaki előírásba.

10.3. pont – Az uniós joggal való korreláció

– Azon követelmények ellenére, amelyeknek a karbantartásért felelős szervezeteknek meg kell felelnie a tanúsításhoz, és bár a karbantartásért felelős szervezetek tanúsítását végző szervek minősítései harmonizáltak az EU és az OTIF között, a nem uniós, karbantartásért felelős szervezetek tanúsító szerveinek hatásköre a karbantartásért felelős szervezetek tanúsításának kizárólag az EU-n kívül történő elvégzésére korlátozódik, függetlenül attól, hogy a karbantartásért felelős szervezetek követelményei egyenértékűek-e az uniós jogban és a COTIF-ban, valamint attól, hogy az EU a COTIF alapján elfogadja-e az egységes műszaki előírásoknak megfelelő járműveket az EU-ba irányuló nemzetközi forgalomban. A nem uniós, karbantartásért felelős szervezetek tanúsító szervei ezért nem tanúsíthatnak karbantartásért felelős szervezeteket az EU-ban, kivéve, ha az EU-val kötött egyedi megállapodás ezt lehetővé teszi.

[6] Elérhető itt: TSI_TAF/Technical documents at master · EU-Agency-for-Railways/TSI_TAF · GitHub.

– Tekintettel arra, hogy az ATMF egységes szabályok nem tartalmaznak piacra jutási feltételeket a szolgáltatásnyújtás tekintetében, a külföldi, karbantartásért felelős szervezetek és a karbantartásért felelős szervezetek tanúsító szervei a COTIF alapján nem érvényesíthetik a szolgáltatásnyújtás jogát egy másik államban, de az említett államok közötti egyoldalú vagy többoldalú határozatok engedélyezhetik e szolgáltatások nyújtását egy vagy több állam területén.

4. JOGALAP

4.1. Eljárási jogalap

4.1.1. Alapelvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése határozatok elfogadásáról rendelkezik „*a megállapodásokkal létrehozott szervekben az Unió által képviselendő álláspontok kialakítására vonatkozóan, amennyiben az ilyen szervnek joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat”.*

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése attól függetlenül alkalmazandó, hogy az Unió tagja-e a szervnek, vagy részes fele-e a megállapodásnak[7].

A „*joghatással bíró jogi aktus*” fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a kérdéses szervre irányadó szabályai szerint joghatással bíró aktusok. Ezenfelül a fogalom magában foglalja azokat az eszközöket is, amelyek a nemzetközi jog szerint nem bírnak kötelező erővel, de „*meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által […] elfogadott szabályozás tartalmát*”[8].

4.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

A CTE egy megállapodás által, nevezetesen a COTIF-egyezmény és különösen annak 13. cikke (1) bekezdésének f) pontja által létrehozott testület.

A CTE által a 17. ülésén elfogadandó, fentiekben felsorolt jogi aktusok joghatással bíró jogi aktusok.

A tervezett jogi aktusok módosítják az OTIF jogi keretét. Mivel az Unió a COTIF[9] teljes jogú szerződő fele, a tervezett jogi aktusok az APTU 6. cikkének (1) bekezdésével és a COTIF 35. cikkének (3) és (4) bekezdésével összhangban a nemzetközi jog alapján kötelező érvényűek lesznek az Unióra nézve.

Ezért a javasolt határozat eljárási jogalapja az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése.

---

[7] A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. pont.

[8] A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

[9] A Tanács 103/2013/EU határozata az Európai Uniónak az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i nemzetközi vasúti fuvarozási egyezményhez (COTIF) való csatlakozásáról szóló, az Európai Unió és a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet közötti megállapodás aláírásáról és megkötéséről (HL L 51., 2013.2.23., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj).

4.2. Anyagi jogalap

4.2.1. Alapelvek

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat anyagi jogalapja elsősorban azon tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont meghatározásra kerül.

4.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás

A tervezett jogi aktus elsődleges célkitűzése és tartalma a nemzetközi vasúti fuvarozással kapcsolatos.

A javasolt határozat anyagi jogalapja ezért az EUMSZ 91. cikke.

4.3. Következtetés

A javasolt határozat jogalapja az EUMSZ 91. cikke, összefüggésben az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdésével.

2025/0160 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) Műszaki Szakértői Bizottságának 17. ülésén a „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerre (LOC & PAS egységes műszaki előírás), a vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségére (PRM egységes műszaki előírás), a járműjelölésre (Marking egységes műszaki előírás), az „infrastruktúra” alrendszerre (INF egységes műszaki előírás), a „fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” alrendszerre (TAF egységes műszaki előírás) alkalmazandó egységes műszaki előírások felülvizsgálata, valamint az APTU és ATMF egységes szabályainak végrehajtásáról és alkalmazásáról szóló kézikönyv módosítása tekintetében képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére, összefüggésben annak 218. cikke (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

(1) Az Unió a 2013/103/EU tanácsi határozattal[10], valamint az Európai Uniónak az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezményhez (COTIF) való csatlakozásáról szóló, az Európai Unió és a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet (OTIF) között létrejött megállapodással (a továbbiakban: megállapodás)[11] összhangban csatlakozott a COTIF egyezményhez.

(2) A COTIF 13. cikke (1) bekezdésének f) pontja értelmében létrejött az OTIF Műszaki Szakértői Bizottsága (CTE).

(3) A COTIF 20. cikke (1) bekezdésének b) pontja és a – COTIF F. függelékét képező – nemzetközi forgalomban használni tervezett vasúti berendezésekre vonatkozó műszaki szabványok érvényesítésére és egységes műszaki előírások elfogadására vonatkozó egységes szabályok (APTU) 6. cikkének (1) bekezdése értelmében a CTE feladata többek között a „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerre (LOC & PAS), a vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségére (PRM), a járműjelölésre (Marking egységes műszaki előírás), az „infrastruktúra” alrendszerre (INF) és a

[10] A Tanács 2013/103/EU határozata (2011. június 16.) az Európai Uniónak az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i nemzetközi vasúti fuvarozási egyezményhez (COTIF) való csatlakozásáról szóló, az Európai Unió és a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet közötti megállapodás aláírásáról és megkötéséről (HL L 51., 2013.2.23., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/103(1)/oj).

[11] HL L 51., 2013.2.23., 8–10. o.

„fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” alrendszerre (TAF) alkalmazandó egységes műszaki előírások elfogadása vagy módosítása.

(4) A COTIF 20. cikke (1) bekezdésének e) pontja alapján és a nemzetközi forgalomban használt vasúti anyagok műszaki engedélyezésére vonatkozó egységes szabályok (ATMF – az egyezmény G. függeléke) 21. cikkének (4) bekezdésével összhangban; a CTE hatáskörébe tartozik többek között az APTU és az ATMF egységes szabályainak végrehajtásáról és alkalmazásáról szóló kézikönyv elfogadása vagy módosítása.

(5) A CTE a 2025. június 17–18-án tartandó 17. ülésszakának napirendjére felvette a LOC & PAS egységes műszaki előírás, a PRM egységes műszaki előírás, a Marking egységes műszaki előírás és az INF egységes műszaki előírás felülvizsgálatára, a TAF egységes műszaki előírás I. függelékének módosítására, valamint az APTU és ATMF egységes szabályainak végrehajtásáról és alkalmazásáról szóló kézikönyv aktualizálására irányuló határozati javaslatot.

(6) A CTE tervezett jogi aktusai joghatással fognak bírni.

(7) Helyénvaló meghatározni az Unió által a Műszaki Szakértői Bizottságban képviselendő álláspontot, mivel a javasolt határozatok az APTU 6. cikkének (1) bekezdése és a COTIF 35. cikkének (3) és (4) bekezdése értelmében kötelező érvényűek lesznek az Unióra nézve.

(8) E határozatok célja a LOC & PAS egységes műszaki előírás, a PRM egységes műszaki előírás, a Marking egységes műszaki előírás és az INF egységes műszaki előírás összehangolása az (EU) 2023/1694 bizottsági végrehajtási rendelettel[12], a TAF egységes műszaki előírás I. függelékében felsorolt TAF ÁME-nek az ERA műszaki dokumentumaira való hivatkozásokkal való összehangolása, valamint az APTU és ATMF egységes szabályainak végrehajtásáról és alkalmazásáról szóló kézikönyv aktualizálása az OTIF-tagállamok tapasztalatai alapján.

(9) A PRM egységes műszaki előírás, a Marking egységes műszaki előírás és az INF egységes műszaki előírás felülvizsgálatára irányuló tervezett OTIF-határozatok összhangban vannak az Unió jogával és stratégiai célkitűzéseivel azáltal, hogy hozzájárulnak az OTIF jogszabályainak az uniós jog egyenértékű rendelkezéseivel való összehangolásához, ezért azokat az Uniónak támogatnia kell.

(10) A LOC & PAS egységes műszaki előírás felülvizsgálatára és a TAF egységes műszaki előírás I. függelékének módosítására vonatkozó tervezett OTIF-határozatok általában szintén összhangban vannak az Unió jogával és stratégiai célkitűzéseivel, és hozzájárulnak az OTIF jogszabályainak az uniós jog egyenértékű rendelkezéseivel való összehangolásához. Az OTIF által javasolt egyes változtatásokat azonban össze kell hangolni az (EU) 2023/1694 bizottsági végrehajtási rendelettel[13] (a továbbiakban: a 2023. évi ÁME-csomag). Ezért a legutóbb a 2023. évi ÁME-csomaggal módosított uniós vívmányokkal való összehangolás biztosítása érdekében javaslatot kell tenni a LOC & PAS egységes műszaki előírás felülvizsgálatára és az FTA egységes műszaki

[12] A Bizottság (EU) 2023/1694 végrehajtási rendelete (2023. augusztus 10.) a 321/2013/EU, az 1299/2014/EU, az 1300/2014/EU, az 1301/2014/EU, az 1302/2014/EU és az 1304/2014/EU bizottsági rendelet, valamint az (EU) 2019/777 végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 222., 2023.9.8., 88. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

[13] A Bizottság (EU) 2023/1694 végrehajtási rendelete (2023. augusztus 10.) a 321/2013/EU, az 1299/2014/EU, az 1300/2014/EU, az 1301/2014/EU, az 1302/2014/EU és az 1304/2014/EU bizottsági rendelet, valamint az (EU) 2019/777 végrehajtási rendelet módosításáról (HL L 222., 2023.9.8., 88. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1694/oj).

előírás I. függelékének módosítására irányuló tervezett OTIF-határozatok módosítására. Az Uniónak ezért azzal a feltétellel kell támogatnia a tervezett határozatokat, hogy ezeket a módosításokat bevezetik.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az 1980. május 9-i Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény CTE-jének 17. ülésén a „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerre alkalmazandó LOC & PAS egységes műszaki előírás felülvizsgálatával, a vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségére alkalmazandó PRM egységes műszaki előírás felülvizsgálatával, a járműjelölésre vonatkozó (Marking) egységes műszaki előírás felülvizsgálatával, az „infrastruktúra” alrendszerre alkalmazandó INF egységes műszaki előírás felülvizsgálatával, a TAF egységes műszaki előírás 1. függelékében felsorolt TAF ÁME műszaki dokumentumaira való hivatkozások aktualizálásával, valamint és APTU és ATMF egységes szabályainak végrehajtásáról és alkalmazásáról szóló kézikönyv aktualizálásával kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont a következő:

1. Meg kell szavazni a „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerre (LOC & PAS) vonatkozó egységes műszaki előírásnak a CTE által javasolt – a LOC & PAS egységes műszaki előírásról szóló TECH-25003 sz. CTE-munkadokumentum szerinti – felülvizsgálatát, az alábbi módosításokkal:

   a) a melléklet 1. szakaszának (Introduction) második albekezdésében az „infrastructure” szó helyébe a „network(s)” szó lép;

   b) a melléklet 2.1. pontjának (The rolling stock subsystem as part of the rail system) negyedik albekezdésében az „UTP WAG” szövegrészt el kell hagyni;

   c) a 2.2.1. pont (Train formation) (1) bekezdésében az „OTIF technical admission” kifejezés helyébe az „UTP verification procedure” kifejezés lép;

   d) a 3.2.1. pontot (General requirements, requirements related to maintenance and operation) és a 3.2.2. pontot (Requirements specific to other subsystem) törölni kell;

   e) a 4.2.3.4.2. pontban (Running dynamic behaviour) a d) bekezdés címe helyébe az „Additional requirements regarding interface with on-board part of the control-command and signalling subsystem” szöveg lép;

   f) a 4.2.3.4.2. pont (Running dynamic behaviour) (8) bekezdésében, a 4.2.4.3. pont (Type of brake system) (3) és (4) bekezdésében, a 4.2.4.4.1. pont (Emergency braking command) (3) bekezdésében, a 4.2.4.4.2. pont (Service braking command) (5) bekezdésében, a 4.2.4.4.4. pont (Dynamic braking command) (4) bekezdésében és a 4.2.4.8.2. pont (Magnetic track brake) (6) bekezdésében, a 4.2.4.8.3. pont (Eddy current track brake) (9) bekezdésében, a 4.2.5.5.6. pont (Door opening) (2) bekezdésében, a 4.2.8.1.2. pont (Requirements on performance) (8) bekezdésében, a 4.2.8.2.4. pont (Maximum power and current from the overhead contact line) (4) bekezdésében, a 4.2.8.2.9.8. pont (Running through phase or system separation sections [RST level]) (5) bekezdésének második albekezdésében, a 4.2.9.1.6. pont (Driver’s desk ergonomics) (5) és (6) bekezdésében, a 4.2.9.3.6. pont (Radio Remote control function by staff for shunting operation) (4) bekezdésében, a

4.2.9.3.8.1. pontban (Sleeping mode), a 4.2.9.3.8.2. pontban (Passive shunting), a 4.2.9.3.8.3. pontban (Non leading), a 4.2.9.3.9. pontban (Traction status) és a 4.2.10.4.2. pont (Smoke Control) (5) bekezdésében, a 4.2.13. pontban (Interface requirements with Automated Train Operation on-board):

– a „signalling system” helyébe a „control-command and signalling subsystem” lép,

– a „See point 4.3.4” részt törölni kell;

g) a 4.2.4.6.1. pontban (Limit of wheel rail adhesion profile) a „Note to points (1) – (4)” szövegrészt el kell hagyni;

h) a 4.2.4.7. pontban (Dynamic brake – Braking system linked to traction system) a harmadik bekezdés helyébe a következő szöveg lép: „For electric units, in case the presence on-board the unit of the voltage delivered by the external power supply is a condition for the dynamic brake application, the safety analysis shall cover failures leading to absence on-board the unit of that voltage.”;

i) a 4.2.7.1.4. pontban (Lamp controls) a 3. pontban az „a flashing/blinking mode” kifejezés helyébe az „an automatic flashing/blinking mode” kifejezés lép;

j) a 4.2.9.6. pont (Recording device) (1) bekezdésében a negyedik albekezdés helyébe „Additional data pertaining to the on-board control-command and signalling subsystem may be required to be recorded” szöveg lép;

k) a 4.2.12.2. pont (General documentation) (24) bekezdésében:

– az első francia bekezdésben a „signalling equipment” helyébe a „control-command and signalling subsystem” lép,

– a második franciabekezdés helyébe „conditions for the installation of on-board part of the control-command and signalling subsystem (e.g. mechanical, electrical, etc.).” szöveg lép;

l) a 6.2.6. pontban (Assessment of documentation requested for operation and maintenance) az (1) bekezdésben az „and assessing entity” kifejezést el kell hagyni;

m) a 7.3.2. pontban az Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyságra vonatkozó valamennyi különleges esetet törölni kell.

2. Meg kell szavazni a vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségére alkalmazandó PRM egységes műszaki előírásnak a CTE által javasolt – a PRM egységes műszaki előírásról szóló TECH-25004 sz. CTE-munkadokumentum szerinti – módosításait.

3. Meg kell szavazni a járműjelölésre vonatkozó egységes műszaki előírásnak a CTE által javasolt – a járműjelölésre vonatkozó (Marking) egységes műszaki előírásról szóló TECH-25005 sz. CTE-munkadokumentum szerinti – módosításait.

4. Meg kell szavazni az „infrastruktúra” alrendszerre vonatkozó egységes műszaki előírásnak a CTE által javasolt – az INF egységes műszaki előírásról szóló TECH-25006 sz. CTE-munkadokumentum szerinti – módosításait.

5. Meg kell szavazni a TAF egységes műszaki előírás I. függelékében felsorolt TAF ÁME műszaki dokumentációk hivatkozásainak CTE által javasolt – a TAF egységes

műszaki előírásra vonatkozó TECH-25007. sz. CTE-munkadokumentuma szerinti – aktualizálását, az alábbi módosítással:

– az I. függelékben szereplő táblázatban a 6. sor helyébe a következő szöveg lép:

6	ERA-TD-105	TAF TSI - Annex D.2: Appendix F - TAF TSI Data and Message Model	3.5.1.	2024.12.15.

6. Meg kell szavazni az APTU és az ATMF egységes szabályainak végrehajtására és alkalmazására vonatkozó kézikönyvnek a CTE által javasolt – kézikönyvre vonatkozó TECH-25011. sz. CTE-munkadokumentumban foglaltak szerinti – aktualizálását, az alábbi módosításokkal:

– 5.3.3. pont – Specific cases

  – az első franciabekezdésben „A specific case is primarily used” szövegrész helyébe a „A specific case should be used” szöveg lép,

  – az első franciabekezdésben az „deviation from a requirement in the UTP” szövegrészt „due to technical constraints affecting compatibility with the existing system.” szövegrésszel kell kiegészíteni,

  – az első franciabekezdésben az „and national technical requirements are mainly used to define requirements in addition to the UTPs” szövegrész helyébe az „A national technical requirement should be used to define a requirement other than those laid down in the UTPs” szövegrész lép,

  – az ötödik franciabekezdésben a „the specific case may refer to a national technical requirement for this purpose” szövegrész helyébe a következő szöveg lép: „the specific case in the UTP may refer instead to a specific national technical requirement defining corresponding assessment method”,

– 5.4. pont – National technical requirements

  – a negyedik bekezdésben az „In some cases, the NTR can be transferred into the UTP, in full or in part, in the form of a specific case” szövegrész helyébe a következő szöveg lép: „In case a national technical requirement falls, in full or in part, in the scope of a requirement laid down in the UTP, it should be transferred into the UTP in the form of a specific case”.

– 10.3. pont – Correlation with EU Law

  – a második bekezdésben a „whether an ECM” szövegrész helyébe a „whether their ECM” szöveg lép,

  – a negyedik bekezdés első franciabekezdésében a „should be accepted” szövegrész helyébe a „should be accepted in international traffic” szöveg lép,

  – a negyedik bekezdés második franciabekezdésében a „For the purpose of providing ECM services,” szövegrész helyébe a „For the purpose of providing ECM services on the territory of a Contracting State”

szövegrész lép, a „Contracting States” szövegrész helyébe pedig „that Contracting State” kifejezés lép.

7. A Bizottság a Tanács további határozata nélkül elfogadhat kisebb módosításokat az e cikkben foglalt jogi aktusok tekintetében.

2. cikk

A Műszaki Szakértői Bizottság határozatait az elfogadásukat követően – hatálybalépésük napját megjelölve – ki kell hirdetni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

3. cikk

Ez a határozat 2025. június 16-án lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

a Tanács részéről
az elnök